Samedi 11 octobre
Espace Cardin – Paris 8

CORNETTE de SAINT CYR

automobiles



Inauguration du nouvel Hôtel des Ventes

Octobre 2014 : La maison Cornette de Saint Cyr intègre un hôtel particulier de 1 600 m^2 au cœur du Triangle d'or.

Chers amis collectionneurs,

Nous sommes heureux de vous annoncer l'ouverture prochaine de notre nouvel espace.

Situé au 6, avenue Hoche, il nous permettra de vous accueillir dans un cadre majestueux dédié aux ventes aux enchères, mais aussi aux expositions thématiques, ventes privées et manifestations culturelles.

Retrouvez le programme de nos ventes sur notre site Internet : **www.cornette-saintcyr.com**

Automobiles

Samedi 11 octobre à 19h - Espace Cardin

Expositions publiques sur place :

Vendredi 10 octobre 17h-22h
Samedi 11 octobre 10h-18h

Téléphone pendant les expositions :
+33 6 99 28 45 26
+33 6 09 41 04 81

Espace Cardin,
1, avenue Gabriel – Paris VIII[e]
+33 1 42 66 17 30



Bus : arrêt place de la Concorde, lignes n° 24, 42, 52, 72, 73, 84 et 94
Métro: station Concorde, lignes 1, 8 et 12 et station Champs-Élysées Clémenceau, lignes 1 et 13.
Parking public : place de la Concorde.

Conception - réalisation - impression
Etc. & Cie / 01 42 97 93 31

Directeur du département Automobiles :
Olivier de Lapeyrière
Tél. +33 1 47 27 11 24 / +33 6 99 28 45 26
o.delapeyriere@cornette-saintcyr.com

Spécialiste :
Nicolas Philippe
Tél. +33 1 47 27 11 24 / +33 6 09 41 04 81
n.philippe@cornette-saintcyr.com

Gestion de projet :
Thibaud Grouselle

Les rapports de condition peuvent être délivrés avant la vente à toutes les personnes qui en font la demande.
Ceux-ci sont uniquement proposés à titre indicatif et ne peuvent en aucun se substituer à l'examen personnel par l'acquéreur.

Commissaires Priseurs habillités :
Pierre Cornette de Saint Cyr,
Bertrand Cornette de Saint Cyr,
Arnaud Cornette de Saint Cyr.

Tous les catalogues en ligne sur **www.cornette-saintcyr.com**
46, avenue Kléber – 75116 Paris
Tél. +33 1 47 27 11 24 - **Fax** +33 1 45 53 45 24
Agrément n° 2002-364







Index

CORNETTE de SAINT CYR
Automobiles

Pour voir toutes les photos des automobiles présentées à la vente, consultez notre site **www.cornette-saintcyr.com**



1985

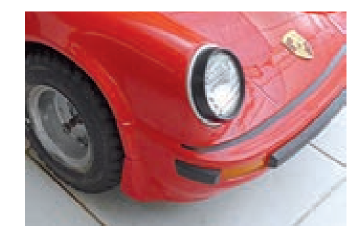
PORSCHE 911 JUNIOR CABRIOLET

Lot 1

8 000 € - 12 000 €







Châssis tubulaire

Moteur Honda 4 temps fiable

Frein à disque

Usage facile

Éligible Little Big Mans

Cette adorable 911 pour enfants est à l'échelle 1/2. Le réseau Porsche en a commercialisé un petit nombre dans les années 80. Selon nos informations, ces modèles sont propulsés par un moteur 4 temps du type G100 fourni par Honda et propulsant le petit engin à un bon 35 km/h. La sécurité n'est pas en reste et le freinage est assuré par un disque à l'arrière. Cet exemplaire est à l'état de neuf et n'a probablement jamais été utilisé. Ce petit bolide est l'engin parfait pour engager votre enfant aux Little Big Mans de la prochaine édition du Mans Classic.

Moteur monocylindre 4 temps, 83 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
Carburateur
2,2 ch à 4 200 tr/min
Boîte 2 rapports AV, 1 rapport AR, embrayage semi-automatique
Châssis tubulaire en acier
Freins AR central à disque
Empattement 1 136 mm
Poids 140 kg



1972

JAGUAR XJ12 SÉRIE 1

Lot 2

Châssis n° 1P51131BW - Moteur n° 7P3632SA
99 719 km au compteur

8 000 € - 12 000 €
Carte grise française







2 474 XJ12 produites entre 1972 et 1973 en châssis court (SWB)

Berline la plus rapide de l'époque

Très puissante et douce

Une voiture d'origine et bien préservée

En recevant, en 1972, le V12 de la Type E, la belle XJ devint la seule berline de luxe de la production mondiale à proposer un V12. Cet incroyable moteur donnait à la XJ12 une grande douceur de fonctionnement et des performances de premier ordre, toujours d'actualité. L'exemplaire que nous vous présentons a été livré neuf en France en 1972. En bon état d'origine, cette Jaguar n'a jamais été restaurée mais toujours entretenue par le petit nombre de propriétaires qui l'ont possédée. La peinture a été refaite par le propriétaire précédent, alors que la sellerie cuir, les garnitures et les boiseries sont d'origine et dans un état peu courant pour une XJ Série 1. Le fonctionnement de l'auto est satisfaisant et régulier, les rapports de la boîte automatique s'enchaînent avec douceur. Cette Jaguar peut être utilisée immédiatement. Elle pourra aussi satisfaire un amateur exigeant souhaitant améliorer une auto bien préservée.

Moteur V12 à 60°, 5 343 cm^3
2 soupapes par cylindre, 2 ACT
4 carburateurs Zenith-Stromberg
265 ch DIN à 5 850 tr/min
Boîte automatique Borg Warner
à 3 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Demi-arbres porteurs
Freins à disques sur les 4 roues,
ventilés à l'avant
Empattement 2 764 mm
Poids 1 760 kg



1970

ALFA ROMEO GIULIA 1600 SUPER Tipo 10 526

Châssis n° 1870445 - Moteur n° 95207
39 889 km au compteur

Lot 3

20 000 € - 25 000 €
Carte grise française







Produite de 1962 à 1977

Version 1600 Super série 1 fabriquée de 1969 à 1972

La première berline familiale sportive

Étude aérodynamique poussée, Cx 0,34

Livrée neuve en France en décembre 1970, cette Giulia Biscione (petit serpent vert sur les montants arrière) sort d'une restauration de carrosserie menée durant l'hiver 2013-2014. Les panneaux de portes, entre-autre, sont neufs. Après l'application de la teinte Bleu Zagato, le remontage a été effectué avec de nombreuses pièces neuves dont les optiques avant et feux arrière. La sellerie, en revanche, est restée d'origine et son état parfait témoigne du soin apporté à l'usage de cette auto durant sa vie. La coiffe de tableau de bord n'est pas fissurée. Les pare-chocs sont impeccables. Le moteur avait été refait par Lovauto en 2009. L'auto a participé au Tour Auto 2014 en régularité. Dans cette optique, une révision mécanique complète a été conduite (joint de culasse renforcé, freins, carburateurs, Koni rouges, alternateur, etc.). Cette Alfa Giulia, parfaitement saine, est prête à prendre la route sur toutes distances.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 570 cm^3
2 soupapes par cylindre, double ACT
2 carburateurs double corps Dell Orto
102 ch DIN à 5 500 tr/min
Boite manuelle à 5 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu rigide
Freins à disques sur les 4 roues
Empattement 2 510 mm
Poids 1 040 kg


TURBO

1980

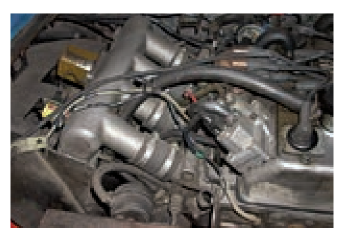
RENAULT 5 TURBO 1

Châssis n° B0000263
33 043 km au compteur

Lot 4

50 000 € - 60 000 €
Carte grise française







Produite à 536 exemplaires pour le millésime 81 et 352 exemplaires pour le millésime 82

Rare R5 Turbo d'origine

Durites de freins et d'embrayage aviation

Longerons renforcés

À la fin des années 70, Renault développe sa stratégie sportive et commerciale autour du moteur turbocompressé. Parallèlement à l'engagement en Formule 1 et après la victoire aux 24 Heures du Mans 1978, et afin d'épauler la sortie à venir des modèles de tourisme turbocompressés, la direction des « petites séries » se voit autorisée à finaliser l'idée d'une R5 Turbo à moteur central. Pour participer au championnat du monde des rallyes, 400 exemplaires doivent être produits avant la fin de l'année 1980. La R5 Turbo que nous vous présentons fut livrée en septembre 1980 et porte le numéro de série 263. Elle n'a jamais couru et se présente dans sa configuration d'origine, avec son incroyable intérieur bleu et son volant asymétrique. L'actuel propriétaire la possède depuis bientôt 10 ans. En plus des jantes TRX d'origine, 4 jantes Gotti en pouces seront livrées avec l'auto. Nous avons noté que les portes de cet exemplaire, par ailleurs conforme, sont en acier et non en aluminium.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 397 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
Injection électronique Bosch K-Jetronic, Turbo Garrett T3
160 ch à 6 000 tr/min
Boîte manuelle à 5 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspensions AV et AR Triangles superposés
Freins à disques ventilés sur les 4 roues
Empattement 2 340 mm
Poids 970 kg



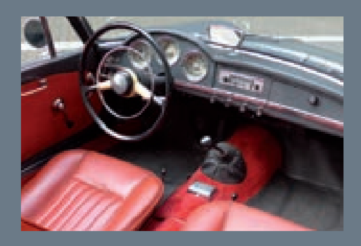
1962

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER Tipo 10 103

Châssis n° 370315 - Moteur n° 30100
68 873 km au compteur

Lot 5

55 000 € - 65 000 €
Carte grise française







8.356 exemplaires du type 10103 produits de 1959 à 1962

Symbole du renouveau d'Alfa Romeo et de l'Italie

Petit chef d'œuvre de style

Formidable moteur double arbre

Utilisation facile

Vendue neuve en France comme l'atteste sa plaque RNUR (les Alfa Romeo étaient distribuées en France par Renault), cette Giulietta est intéressante à plus d'un titre.
Conforme en tous points à son type d'origine, elle a selon toute vraisemblance toujours été préservée et maintenue en état. Il ne s'agit pas d'une auto fraîchement restaurée sur une base fatiguée. La peinture, en excellent état, a été refaite il y a plusieurs années. Le moteur d'origine fonctionne parfaitement ainsi que la boîte.
La sellerie en simili rouge nous apparaît comme étant d'origine, ce qui est rare. Les moquettes et la capote ont été refaites plus récemment ainsi que le fond de coffre. Tous les instruments de bord fonctionnent, ainsi que l'appel de phares par le cerclo du volant.
Les pneus sont des Michelin XAS. Une auto de qualité pour amateur exigeant, dont les précédents propriétaires ont pris grand soin.

Moteur 4 cyl. en ligne,
1 290 cm^3
2 soupapes par cylindre, double ACT
Carburateur double corps Solex
80 ch DIN à 6 500 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV triangles superposés
Suspension AR essieu rigide
Freins hydrauliques à tambours
sur les 4 roues
Empattement 2 250 mm
Poids 860 kg



1974

DINO 308 GT4

Lot 6

Châssis n° 08628 - Moteur n° 00193
8 574 km au compteur

35 000 € - 40 000 €
Carte grise française







2 826 exemplaires produits entre 1973 et 1980, d'abord sous la marque Dino, puis à partir de juin 1976 sous la marque Ferrari

Une auto combinant le plaisir de conduite propre à une berlinette à moteur central et la polyvalence d'un coupé quatre places

Un exemplaire à l'entretien suivi et au comportement particulièrement doux

La Dino 308 GT4 a succédé à la 246 GT et sera la dernière voiture produite par Ferrari sous la marque Dino. Elle inaugure le nouveau V8 quatre arbres, premier d'une longue lignée. Celui-ci, disposé transversalement et associé à un empattement long, permet d'offrir quatre places sans renoncer aux qualités intrinsèques d'une voiture de sport à moteur central. Notons aussi que la 308 GT4 est la seule voiture produite par Ferrari dessinée par Bertone. Cet exemplaire, livré neuf en France à la concession Pozzi de Nice, a été régulièrement utilisé et entretenu. Le moteur a été refait en 2011. Les soupapes au sodium d'origine ont bien sûr été remplacées, gage de tranquillité. Les courroies de distribution ont été changées en 2013. Rebadgé Ferrari, comme le furent souvent les Dino 308, cet exemplaire de première génération propose une sellerie en velours noir en bel état d'origine. Il dispose d'une direction et d'une boîte de vitesses particulièrement douces et est prêt à prendre la route.

Moteur V8 à 90°, 2 927 cm^3
2 soupapes par cylindre, 2 ACT
4 carburateurs double corps Weber
255 ch DIN à 7 700 tr/min
Boîte manuelle à 5 rapports
Châssis tubulaire en acier
Suspensions AV et AR Leviers triangulés
Freins à disques ventilés sur les 4 roues
Empattement 2 550 mm
Poids 1 300 kg



1957

ALICE COOPER PORSCHE 356 SPEEDSTER Replica

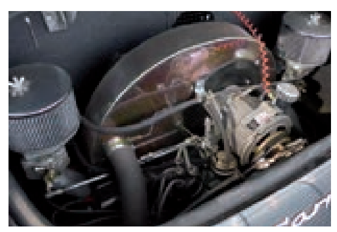
Châssis n° 110239–0650
792 miles au compteur

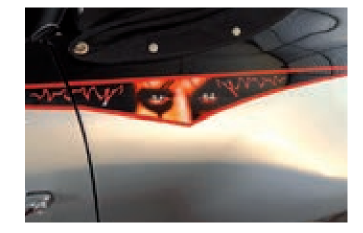
Lot 7

40 000 € - 60 000 €

Titre de circulation américain







Cette 356 Speedster doit être considérée, ainsi que l'a voulu son commanditaire, la Rock Star Alice Cooper, comme une œuvre d'art roulante, décorée et signée par la Star. Construite par Vintage Speedsters (plus de 3 000 Speedster Replica vendus depuis 1988) pour la tournée mondiale de l'album *Dirty Diamonds* en 2005, l'artiste arrivait sur scène au volant de la 356 pour le titre « Steal That Car » en se mettant en scène comme le voleur de l'auto. Le concept était un hommage à Janis Joplin dont la célèbre Porsche 356 peinte par Dave Richards avait été volée puis retrouvée par la police de San Francisco repeinte en gris. Le final de la tournée se déroula devant 80 000 fans au stade de Wembley. Depuis, le Speedster a rejoint la collection d'art d'un amateur français et affiche 792 miles. L'acquéreur est informé que l'obtention d'un titre de circulation français pour ce lot dépendra des démarches qui seront effectuées auprès de la FFVE et de la décision de cette dernière quand à la délivrance ou non de leur certificat pour obtention d'une carte grise de collection.

Intérêt artistique
Plate-forme VW renforcée
État neuf
Volant Nardi

Moteur Flat 4 VW, 1 915 cm³
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs
100 ch à 5 400 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspensions AV et AR Barres de torsion
Freins AV Disques
Freins AR Tambours
Empattement 2 100 mm
Poids 810 kg



1974

ALFA ROMEO MONTREAL

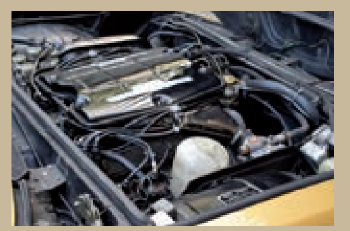
Châssis n° 1427737 - Moteur n° S0531
138 854 km au compteur

Lot 8

35 000 € - 45 000 €

Carte grise française
de collection







3 925 exemplaires produits

Commercialisée de 1970 à 1977

Un dessin de Marcello Gandini pour Bertone

Le V8 de l'Alfa 33 de compétition

L'Alfa Romeo Montreal que nous vous présentons, livrée le 29 juin 1974 par la concession Alfa Romeo d'Évreux (facture fournie), est en la possession de son deuxième propriétaire depuis mai 1979. Conservée avec soin durant toutes ces années mais régulièrement utilisée, l'auto affiche aujourd'hui 138 854 km, kilométrage certifié par son propriétaire et cohérent au vu des différentes expertises et factures fournies. Elle fonctionne parfaitement. Le dossier de l'auto indique que les travaux suivants ont été réalisés : remise en état des culasses en 2011, remplacement des pompes à essence et réfection du circuit d'essence en 2008. La boîte de vitesses avait été reconditionnée en 1978 à 53 000 km et l'injection remplacée en 1980 à 72 500 km, en échange standard. Le manuel d'utilisation et le carnet d'entretien d'origine sont toujours avec l'auto. La peinture a été refaite il y a une vingtaine d'années dans sa couleur d'origine, les alignements sont très bons et l'ensemble des pare-chocs et baguettes inox est en excellent état. La sellerie a été refaite en cuir noir et beige. En conclusion, un bel exemplaire d'Alfa Montreal, sain, entretenu et en très bon état de marche.

Moteur V8 à 90° à carter sec, 2 593 cm^3
2 soupapes par cylindre, 2 double ACT
Injection mécanique Spica
200 ch DIN à 6 500 tr/min
Boîte manuelle ZF à 5 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu rigide
Freins à disques ventilés sur les 4 roues
Empattement 2 350 mm
Poids 1 270 kg

Lot 9

12 000 € - 15 000 €

Carte grise française

PEUGEOT 106 S16

2000

Châssis n° VF31CNFXF52687749
42 km au compteur



Produite de 1996 à 2003

120 ch / 950 kg !

Climatisation

**Auto neuve
et jamais utilisée**

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 587 cm^3
4 soupapes par cylindre, Double ACT
Gestion intégrale Magnetti-Marelli
120 ch DIN à 6 600 tr/min
Boîte manuelle à 5 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Pseudo Mac Pherson
Suspension AR Bras tirés
Freins à disques sur les 4 roues,
ventilés à l'avant
Empattement 2 385 mm
Poids 950 kg

Si vous regrettez de ne pas vous être offert cette petite voiture de sport alors qu'elle était disponible neuve, voici l'occasion de régler la question. Cette 106 16 soupapes est NEUVE ! Aussi incroyable que cela puisse paraître, son unique propriétaire, après en avoir pris livraison à la concession Peugeot la plus proche de son domicile dans les Vosges, l'a conduite sur le chemin du retour et... ne l'a plus jamais ressortie du garage. La raison de ce choix nous est inconnue, sauf à considérer que nous avons affaire à un collectionneur éclectique. Cette 106 S16 affiche aujourd'hui 42 km. Elle a été précautionneusement remise en route et dispose de ses doubles de clés et manuel. Dans l'optique d'une utilisation normale, le remplacement de la courroie de distribution devra être effectué. Il est peu probable qu'une opportunité équivalente se représente.

ISSUES DE LA COLLECTION D'UNE PASSIONNÉE PARISIENNE

Lots 10 à 13




24

1961

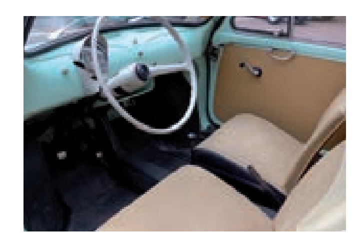
FIAT 500 D

Lot 10

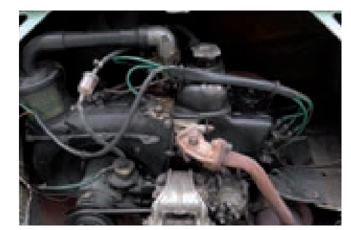
Châssis n° 207208
26 153 km au compteur

14 000 € - 18 000 €

Carte grise française de collection







4 455 exemplaires produits de 1960 à 1965

A mis l'Italie sur 4 roues

Utilisable au quotidien

Version à portes suicides

Les adorables Fiat 500 étaient vouées à être utilisées au quotidien. Ce ne fut pourtant pas le cas de celle-ci. Son premier propriétaire en fit l'acquisition en 1961 pour son épouse qui, pour une raison que nous ignorons, cessa de l'utiliser l'année suivante après seulement 3 000 km parcourus. La petite auto resta ainsi stationnée à l'abri exactement 40 ans avant que son actuelle propriétaire ne la sorte de sa retraite. Une nouvelle peinture s'avéra nécessaire car la housse avait adhéré à la carrosserie avec le temps. Le moteur, gommé par l'inaction, fut refait avec des pistons Abarth (la propriétaire est une spécialiste des Fiat 500). Tout le reste de l'auto est absolument d'origine, depuis les garnitures intérieures jusqu'à la petite capote, ce qui est exceptionnel. Cette Fiat totalise aujourd'hui 26 153 km et fonctionne à merveille.

Moteur 2 cyl. en ligne, 499 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
Carburateur Weber
17,5 ch DIN à 4 200 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Lame transversale
Suspension AR Bras obliques
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 1 840 mm
Poids 500 kg

Lot 11

FIAT BELVÉDÈRE

1966

Châssis n° 092464
62 835 km au compteur

9 000 € - 13 000 €
Carte grise française



Produite de 1960 à 1969 en différentes versions

Probablement le plus petit break du marché

Utilisation facile

Vraiment pratique

Moteur 2 cyl. en ligne, 499 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
Carburateur Weber
18 ch DIN à 4 600 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Lame transversale
Suspension AR Bras obliques
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 1 940 mm
Poids 555 kg

En parallèle à la Fiat 500 et sur la même base mécanique, le géant turinois fabriqua sous la marque Autobianchi la Bianchina, une auto offrant un usage et des prestations similaires sous un habillage plus chic. Les déclinaisons de carrosseries allaient du cabriolet au break Panoramica, connu en France sous le nom de Texane pour des raisons commerciales. Pour ces mêmes raisons, ce modèle fut aussi distribué, en France uniquement, sous la marque Fiat, en prenant le nom de Belvédère. L'exemplaire que nous présentons, entre les mains de sa propriétaire depuis 17 ans, fut restauré dans les années 90. Affichant 62 835 km, cette ravissante Fiat est dans un état de présentation et de fonctionnement excellent.

1965/75

FIAT FORMULA MONZA 875

Moteur n° 4027487

Lot 12

8 000 € - 13 000 €

Voiture de compétition



Une auto à l'intérêt historique certain

Une véritable monoplace de course

Une mécanique simple et facile d'entretien

La Formula Monza, ou Formula 875, est une formule de promotion créée en 1965 par l'Automobile Club de Milan afin d'aider les jeunes pilotes peu argentés à sortir des rangs. Les courses avaient lieu sur le circuit de Monza. La première édition pris place le 11 avril 1965 et les championnats se déroulèrent tout au long des années 60 et 70. Monté dans un châssis tubulaire coiffé d'une carrosserie en fibre polyester, le moteur était celui de la Fiat 500 Giardiniera, au centre de gravité très bas, tandis que l'ensemble de la mécanique (boîte de vitesses et trains roulants) provenait en général de la Fiat 500 berline. Le coût de cette auto était limité à 875 000 Lires, d'où le nom de la Formule. L'exemplaire proposé, manifestement d'une génération tardive, comme en atteste sa carrosserie anguleuse, est en très bon état de marche. Le réservoir en laiton est neuf. Une auto de course simple et amusante pour participer à des évènements sportifs sur piste.

Moteur 2 cyl. en ligne, 499 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
Carburateur Weber
Environ 30 ch
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis tubulaire en acier
Suspension AV Lame transversale
Suspension AR Bras obliques
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 1 950 mm
Poids 375 kg



1934

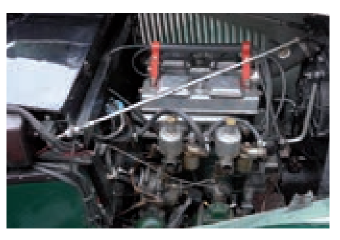
RILEY NINE KESTREL SPORT SALOON



Châssis n° 6025846 - Moteur n° 53084
10 526 miles au compteur

33 000 € - 45 000 €
Carte grise française







Produite de 1933 à 1936

Carrosserie en aluminium

Moteur à culasse hémisphérique

Toit ouvrant coulissant

Sportive, luxueuse et légère

La Riley Kestrel, chez nos voisins britanniques, est une « light streamlined saloon » ce que l'on traduira par berline légère aérodynamique. Autrement dit, quelque chose de parfaitement inconnu dans nos contrées. Le concept de berline sportive apparaîtra sur le continent dans les années 60 avec les Alfa Giulia et autres BMW 2002. Et en matière de sport, Riley n'a plus rien à prouver après avoir fini aux 2e, 3e, 5e et 6e places des 24 Heures du Mans 1934 ! Les 5e et 6e places étant remportées par des 1 100 du même type moteur que la Kestrel que nous présentons. La propriétaire de cette délicieuse auto l'utilise souvent sur toutes distances et apprécie sa facilité d'usage et sa rapidité autant que sa finition raffinée. L'auto a été restaurée avec soin il y a plusieurs années et est toujours en excellent état de marche et de présentation. Dossier de factures conséquent.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 087 cm^3
2 soupapes en V par cylindre,
2 AC latéraux
2 carburateurs Zenith
42 ch à 3 600 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis séparé en acier
Suspensions AV et AR Essieu rigide
Freins AV et AR Tambours
Empattement 2 690 mm
Poids 1 030 kg


ALPINE
26 LM 37

1968

ALPINE A110 1300 G BERLINETTE (Type 1300 VA)

Châssis n° 10484 - Moteur n° 5888
98 752 km au compteur

Lot 14

60 000 € - 80 000 €
Carte grise française







Environ 7 000 A110 produites de 1962 à 1977

Auto légendaire par ses nombreux succès sportifs

Championne du monde des rallyes en 1973

741 exemplaires de 1300 G produits, équipés du moteur de la R8 Gordini

Autos ayant souvent courus aux mains de nombreux propriétaires, aujourd'hui très rares dans leur configuration d'origine

Cette Alpine Berlinette a une histoire limpide, elle a passé sa vie aux mains d'une seule et même famille. Livrée le 29 avril 1968, elle est immatriculée le 14 mai 1968 au nom du père de l'actuel propriétaire.
Selon l'excellent Registre A110 de Yves-Hervé Dujardin (page 9), 10484 présente dans les documents de l'usine un lien avec Jean-Claude Andruet pour les premiers jours de sa vie, sans plus de précision.
Dès la fin du printemps 1968, la Berlinette entame une carrière sportive aux mains de son propriétaire, qui l'engagera dans de nombreux rallyes régionaux avec certains succès et, selon ce dernier, sans sortie de route, ce qui est un point important.
Le châssis, la carrosserie et le bloc moteur sont d'origine. Équipée d'une boîte à 5 rapports (butée guidée), l'auto a reçu dès ses débuts la préparation

Moteur 4 cyl. en ligne,
1 296 cm^3 (kit Ferry)
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs Weber
110 à 120 ch SAE à 7 000 tr/mn
Boîte manuelle Renault
à 5 rapports
Châssis-poutre en acier
Suspension AV triangles superposés
Suspension AR essieu oscillant
Freins hydrauliques à disques sur
les 4 roues
Empattement 2 100 mm
Poids 625 kg

ALPINE A110 1300 G BERLINETTE (TYPE 1300 VA) - LOT 14



Ferry portant la cylindrée du moteur type 812 de 1 255 à 1 296 cm^3, accompagnée du gros carter Ferry et d'un échappement Autobleu. Par ailleurs, un arceau 4 points et des harnais avaient été installés. Les sièges d'origine avaient été refaits en cuir noir. Ces équipements sont tous encore présents aujourd'hui. L'auto se présente dans la configuration dans laquelle elle courait.
Les photos d'époque dont nous disposons montrent les ailes arrière modifiées autrefois pour laisser le passage à différentes montes pneumatiques.
La peinture a fait l'objet d'une réfection en 1991. En 2013, l'ensemble de la mécanique (moteur, boîte par DMT, trains roulants, radiateurs, électricité, réservoir) a été restauré pour un montant de près de 30 000 €.
Les 4 Michelin XAS FF neufs sont montés sur des jantes Delta Mics bi-métal restaurées. Un tripmaster a également été monté. Nous disposons d'un dossier de factures et d'un rapport d'expertise daté de 2013.

1966

SUNBEAM ALPINE SERIES 5 CABRIOLET

Châssis n° B395002908LRO - Moteur n° B395002908LRO
54 595 km au compteur

Lot 15

12 000 € - 15 000 €
Carte grise française

19 122 Series V produites de 1965 à 1968

Finition de qualité

Boite synchronisée sur la Series V

Confortable et facile à conduire

Hard-top



La Sunbeam Alpine propose une alternative originale et intéressante aux roadsters anglais plus connus tels que les MGB et autres Triumph TR4 par ailleurs plus coûteux. Son style rappelle celui des premières Ford Thunderbird ce qui n'est pas un hasard car Ken Howes, son principal concepteur, travaillait chez Ford auparavant. L'exemplaire que nous présentons fut livré neuf en France comme en atteste la présence de la plaque de la Société des Automobiles Simca qui assurait la distribution des Sunbeam. Son actuel propriétaire en a fait l'acquisition auprès d'un professionnel réputé voilà 2 ans et s'est attaché à la parfaire mécaniquement (freins, alternateur...). La sellerie en simili noir et l'intérieur sont impeccables. Une mise au point ainsi qu'une révision des carburateurs ont été effectuées chez Vintage Services fin 2013. Un hard-top d'origine sur lequel devront être installés les crochets de fixation non fournis accompagne l'auto.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 725 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs double corps
Zenith-Stromberg
93 ch à 5 500 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu rigide
Freins AV Disques
Freins AR Tambours
Empattement 2 184 mm
Poids 992 kg



1971

JAGUAR TYPE E V12 COUPÉ

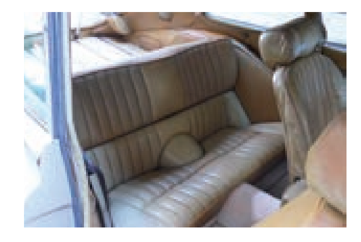
Châssis n° 4S-051478 - Moteur n° 7S13050SA
2 341 km au compteur

Lot 16

25 000 € - 32 000 €
Carte grise française







7 297 coupés V12 produits entre 1971 et 1973

Toujours aussi rapide mais plus douce et confortable

Un exemplaire sain et d'origine

Rare couleur *Ascot Fawn* (réf JAG-105)

Ce coupé Type E V12 est une version européenne qui n'a jamais été restaurée. Il est en bon état général et accompagné d'un intéressant dossier constitué par ses précédents possesseurs. En France depuis 1984, il n'y a connu que deux propriétaires. Le dossier prouve que l'auto a toujours été dans la configuration dans laquelle elle se présente aujourd'hui et permet de penser que le compteur kilométrique n'a fait qu'un tour. La caisse est exempte de corrosion et il n'est fait mention nulle part dans le dossier d'une réfection de la peinture. La sellerie est d'origine et les cuirs, qui ne présentent ni déchirure ni craquelure, mériteront cependant un nettoyage, Seules les moquettes claires ont été remplacées. Nous avons noté que le moteur V12 porte un numéro différent de celui relevé sur la plaque d'identification. Disposant de la climatisation et de la boîte mécanique à quatre rapports, cette Type E V12 fonctionne particulièrement bien. Le volant bois est un modèle accessoire, les quatre pneus sont des Michelin XWX en bon état. Factures d'entretien récentes disponibles.

Moteur V12 à 60°, 5 343 cm³
2 soupapes par cylindre, 2 ACT
4 carburateurs Zenith-Stromberg
276 ch DIN à 5 850 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque + châssis en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Bras inférieurs
Freins à disques sur les 4 roues, ventilés à l'avant
Empattement 2 667 mm
Poids 1 450 kg



1996

ASTON MARTIN V8 SPORTSMAN

Lot 17

Châssis n° SCFCAM2SCTBL79007 - Moteur n° 95/79007/A
21 163 km au compteur

300 000 € - 400 000 €

Titre de circulation monégasque









Lorsqu'il est question d'automobiles exclusives, l'objectif est incontestablement de se faire plaisir. Quel plus grand plaisir que celui qui consisterait à se faire construire une auto spécifique selon ses désirs ? C'est la démarche entreprise par deux frères, qui passèrent commande en 1996 de deux coupés V8 de la dernière génération (carrosserie du style de la V8 Vantage et moteur à 4 soupapes par cylindre), en demandant leur transformation par l'usine en breaks de chasse. Les deux autos (châssis 79007 et 79008) furent achevées en décembre 1997 et les deux commanditaires en prirent possession. Mais les goûts changent et les deux amateurs décident bientôt de se séparer de leurs Aston Martin. 79007 reste en France et est acquise par un collectionneur d'art du Sud de la France qui l'utilisera avec parcimonie. Affichant aujourd'hui 21 163 km, cette extraordinaire Aston Martin Sportsman Shooting Brake présente

Moteur V8 à 90°, 5 341 cm^3
4 soupapes par cylindre, 2 ACT
Injection électronique Weber-Marelli
354 ch DIN à 6 000 tr/min
Boîte automatique Chrysler TorqueFlite à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu De Dion
Freins à disques ventilés sur les 4 roues
Empattement 2 611 mm
Poids 1 950 kg







l'état du neuf. Dernière héritière d'une époque quasi révolue où les grandes automobiles étaient encore façonnées à la main par des artisans selon les désirs les plus exigeants de leurs commanditaires, cette Aston Martin regorge de finitions et d'aménagements spécifiques aussi raffinés que remarquablement exécutés. Associant des performances élevées et d'éventuels aspects pratiques à la plus grande rareté, cette exceptionnelle Aston Martin est l'expression même de l'exclusivité en matière automobile.





1976

ASTON MARTIN AM V8 Automatic

Lot 18

Châssis n° V8/11364/RCAC - Moteur n° V/540/1364
97 954 miles au compteur

50 000 € - 60 000 €
Carte grise française







L'AM V8 succède aux DBS V8 en 1972

967 Série 3 produites de 1973 à 1978

Carrosserie en aluminium formée à la main

Fin de la production des AM V8 en 1989

Selon son propriétaire, cette Aston Martin aurait été livrée neuve en 1976 à Buckingham Palace, pour ensuite devenir la propriété de Sir Haig (whisky Haig's) dans les années 90. En 2005, elle est acquise par un promoteur immobilier écossais à qui son propriétaire actuel l'a achetée en 2010 avant de la ramener en France. Cette Aston Martin V8 Série 3 en conduite à droite est équipée de la boîte automatique Chrysler TorqueFlite à 3 rapports. Elle dispose d'un toit ouvrant métallique très agréable. L'intérieur en cuir tan avec passepoil vert rappelant la teinte de la carrosserie est d'origine et en état satisfaisant. La carrosserie en aluminium présente des alignements corrects. La peinture a été partiellement refaite récemment. Le V8, alimenté par 4 carburateurs Weber, démarre facilement et procure un excellent agrément de conduite et des performances encore étonnantes. Totalisant 97 954 miles, cette AM V8 représente une belle opportunité d'accéder au plaisir d'une Aston Martin dans des conditions raisonnables.

Moteur V8 à 90°, 5 341 cm^3
2 soupapes par cylindre, double ACT
4 carburateurs Weber
305 ch à 5 000 tr/min
Boite automatique à 3 rapports
Châssis monocoque acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu De Dion
Freins à disques sur les 4 roues
Empattement 2 610 mm
Poids 1 730 kg



1982

PEUGEOT 504 COUPÉ

Lot 19

Châssis n° D003726 - Moteur n° T19450V
152 316 km au compteur

9 000 € - 12 000 €
Carte grise française







22 975 Coupé 504 produits de 1969 à 1983

Une ligne à l'élégance intemporelle

Une suspension étonnamment confortable

Grande facilité et polyvalence d'utilisation

Les 504 Coupés ont été produits de 1969 à 1983. La dernière série, techniquement améliorée, proposait outre un tableau de bord Jaeger spécifique, une boîte de vitesses à cinq rapports bien agréable lors des trajets autoroutiers. Le Coupé 504 que nous vous proposons, livré au printemps 1982, est un des derniers exemplaires de cette série et se présente en très bon état général. De teinte gris fumée (peinture refaite en 2008 dans la réf 1396 d'origine), ce coupé dispose de sa sellerie en velours d'origine en parfait état. Le propriétaire actuel la possède depuis bientôt 10 ans, période pendant laquelle il a effectué 15 000 km en veillant au suivi scrupuleux de l'entretien et à l'amélioration systématique des points qui s'avéraient nécessaires (important dossier de factures). Notons que l'auto est équipée de jolies jantes aluminium AMIL offrant le même dessin que les jantes TRX, mais fort heureusement dans une version en pouces prévue pour les pneus standard. En conclusion, un élégant coupé 504 à 4 cylindres conforme, très sain, fiable et facile d'usage.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 971 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
Injection mécanique Kügelfischer
106 ch DIN à 5 200 tr/min
Boîte manuelle à 5 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Mac Pherson
Suspension AR Bras obliques
Freins à disques sur les 4 roues
Empattement 2 550 mm
Poids 1 250 kg



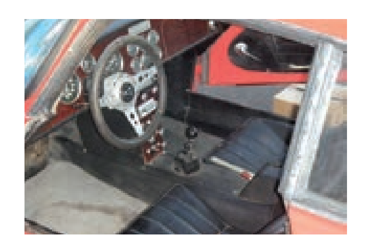
1966

MATRA DJET 5 S LUXE

Lot 20

Châssis n° 20198
40 819 km au compteur

12 000 € - 15 000 €
Carte grise française







355 Djet 5 S produites entre 1965 et 1968

1 693 Djet tous types produites entre 1962 et 1968

Première Matra de production

Une des très rares voitures françaises à moteur central

À la suite de sa séparation avec Charles Deutsch, René Bonnet lance sous sa propre marque la Djet en 1962. Concurrente des Alpine A108/A110, elle utilise comme celles-ci des mécaniques Renault mais s'en distingue par son moteur en position centrale. Les Djet sont fabriquées à Romorantin par Matra, qui prend le contrôle des Automobiles René Bonnet en faillite en octobre 1964. La gamme se réorganise alors autour des Djet V et VI, mieux finies et plus performantes, qui deviendront pour 1966 les Djet 5 et 6. L'exemplaire que nous proposons est une Djet 5 S d'avril 1966 en finition luxe (tableau de bord en bois) équipée comme il se doit du moteur 1 100 cm^3 à culasse hémisphérique de la R8 Gordini. L'auto est restée ces 23 dernières années entre les mains du même propriétaire, qui ne s'en est jamais servie. Cette rare Djet 5 S est une très bonne base de restauration, complète, dont le moteur Gordini n'est pas bloqué.

Moteur R8 Gordini 4 cyl. en ligne, 1 108 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs double corps Weber
94 ch SAE à 6 500 tr/min
Boîte manuelle Renault à 4 rapports
Châssis-poutre en acier
Suspensions AV et AR Triangles superposés
Freins à disques sur les 4 roues
Empattement 2 400 mm
Poids 625 kg



1975

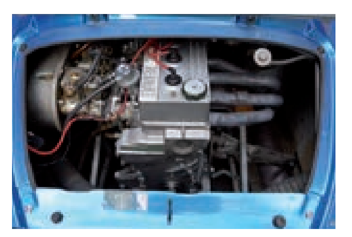
ALPINE A110 1600 SC BERLINETTE (TYPE 1600 VD)

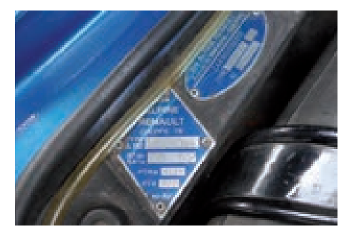
Lot 21

Châssis n° 20452 - Moteur n° 001299
37 901 km au compteur

90 000 € - 110 000 €
Carte grise française







Une des dernières évolutions de la lignée

Plus puissante et plus docile

L'Alpine A110 1600 SC succède à la 1600 S

339 exemplaires produits

Suspension AR triangulée d'Alpine A310

Les berlinettes Alpine en état d'origine sont peu courantes. Quand il s'agit d'une 1600 SC parfaitement préservée, n'ayant pas couru et affichant 37 901 km au compteur, cela devient rare. Entre les mains du même collectionneur pendant plus de 20 ans, l'auto était remisée au sec depuis fort longtemps. Elle est sortie de sa longue retraite cette année et a été confiée aux ateliers Courage Classic au Mans, qui ont procédé à sa remise en route après réfection moteur et révision (factures disponibles). Le moteur affiche 300 km et est encore en rodage. La sellerie d'origine en simili noir et tweed gris est très bien conservée. Des pare-soleils neufs pourront être montés par l'acquéreur. L'auto fonctionne parfaitement et la boîte à 5 rapports est très agréable à manier.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 605 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs Weber
138 ch SAE à 6 250 tr/min
Boîte manuelle Renault à 5 rapports
Châssis-poutre en acier
Suspensions AV et AR triangles superposés
Freins hydrauliques à disques sur les 4 roues
Empattement 2 100 mm
Poids 710 kg



1961

MERCEDES 190 SL

Lot 22

Châssis n° 121040-10-019392 - Moteur n° 121921-10-019544
75 757 km au compteur

90 000 € - 110 000 €
Carte grise française





25 881 exemplaires produits entre 1955 et 1963

Des prestations d'une qualité sans égale à l'époque

Une grande polyvalence d'utilisation

Un exemplaire restauré pour rouler

Cette 190 SL a été livrée neuve en France en 1961 et y est toujours restée. Son propriétaire actuel l'a acquise en 1999 auprès d'une concession Mercedes (factures). L'utilisant régulièrement sur de longs trajets, il n'a eu de cesse de l'améliorer, parallèlement au respect scrupuleux de l'entretien courant. Cette 190 SL se présente ainsi dans un état correspondant à celui d'une restauration récente. Le moteur et les différents composants mécaniques, la peinture, la sellerie en cuir, la capote et les pneus sont récents, voire neufs (important dossier de factures). Les carburateurs sont des Weber associés à une pompe électrique, mais les Solex PHH révisés accompagnent l'auto. La radio Becker, l'antenne électrique et la montre fonctionnent parfaitement. La malle est garnie d'une re-fabrication neuve du set de bagages proposé par Mercedes à l'époque. L'auto dispose de son troisième siège transversal à l'arrière et des ceintures à enrouleur de teinte assortie ont été installées. Des appuie-têtes, correspondant à ceux montés en accessoires sur les Porsche 356 contemporaines, sont disponibles. En résumé, une très belle Mercedes 190 SL fiable et prête à rouler.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 897 cm^3
2 soupapes par cylindre, ACT
2 carburateurs double corps Solex
105 ch DIN à 5 700 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspensions AR indépendantes, ressorts hélicoïdaux
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 2 400 mm
Poids 1 160 kg



1988

PORSCHE 944 TURBO CUP

Châssis n° WP0ZZZ95ZJN100985
71 600 km au compteur

Lot 23

22 000 € - 27 000 €
Carte grise française







104 exemplaires produits

Version allégée de la 944 Turbo S

Châssis remarquable et performances toujours d'actualité

Modèle de plus en plus recherché

La 944 Turbo Cup (« route », à ne pas confondre avec la 944 Turbo Cup « course » destinée à la Porsche Cup), produite en 104 exemplaires, est une version spécifique au marché français de la 944 Turbo S, elle-même fabriquée à seulement 1 635 exemplaires. Elle dispose donc du moteur de 250 ch, mais contrairement à la Turbo S qui est luxueusement équipée, c'est ici la légèreté en vue d'un usage réellement sportif qui a été recherchée. Le modèle que nous vous proposons, particulièrement soigné, affiche 71 600 km au compteur, kilométrage que le dossier de factures et le carnet qui accompagnent l'auto permettent de supposer exact. Conforme en tous points à sa configuration d'origine (teinte, tissus des sièges, jantes, inscription Turbo sur l'aile avant-droite), cette 944 Turbo Cup en parfait état est accompagnée d'un important dossier de factures. Les 944 Turbo, très appréciées des connaisseurs, sont particulièrement désirables dans cette rare version Cup réservée au marché français.

Moteur 4 cyl. en ligne, 2 479 cm^3
2 soupapes par cylindre, ACT
Injection électronique, Turbo
250 ch DIN à 5 800 tr/min
Boîte manuelle à 5 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Mac Pherson
Suspension AR Bras obliques
Freins à disques ventilés sur les 4 roues
Empattement 2 400 mm
Poids 1 280 kg



1964

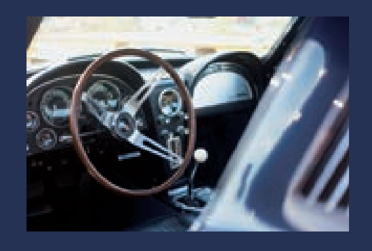
CHEVROLET CORVETTE C2 327 COUPÉ

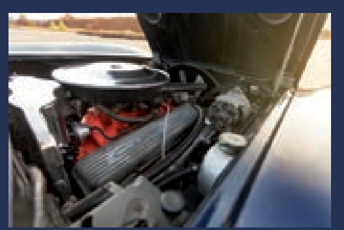
Châssis n° 40837 S 104202
21 282 miles au compteur

Lot 24

50 000 € - 60 000 €

Carte grise française de collection







Modèle produit de 1963 à 1967

Belle combinaison de couleurs

Boîte manuelle

Exemplaire conforme à l'origine

En 1954, la première génération de Corvette (C1) innovait par sa carrosserie en matière synthétique. En 1963, la Sting Ray s'en différencie par une conception technique moderne (4 roues indépendantes) contribuant à offrir enfin de vraies prestations sportives, tandis que le design de Bill Mitchell intègre des éléments particulièrement modernes comme les phares escamotables, les portes autoclaves ou l'absence de calandre. L'exemplaire présenté, importé de Californie en 2011, a été restauré sur une base très saine, comme en témoigne son bel intérieur d'origine en simili et ses excellents alignements de carrosserie (en particulier le bloc avant). L'embrayage, l'allumage, la peinture, le système de freinage sont neufs ou restaurés. La boîte manuelle à 4 rapports correspond bien à la philosophie de l'auto. Notons aussi la présence des options suivantes : jantes Knock-off, radio, vitres teintées.

Moteur V8 à 90°, 327 cu in (5 358 cm^3)
2 soupapes par cylindre, AC central
Carburateur quadruple corps Carter
304 ch SAE à 5 000 tr/min
Boîte manuelle Muncie à 4 rapports
Châssis séparé en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Roues indépendantes, ressort à lames transversales
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 2 490 mm
Poids 1 429 kg



1937

CITROËN TRACTION 11 BL CABRIOLET

Lot 25

Châssis n° AR10715 - Carrosserie n° 2101 - Moteur n° DH02112
18 728 km au compteur

90 000 € - 110 000 €
Carte grise française







Cabriolet Traction produit à 4 327 exemplaires de 1934 à 1939

Une ligne sublime signée Jean Daninos

Véritable cabriolet usine certifié par Citroën Héritage

Restauration ancienne complète

Le cabriolet Traction est présenté en mai 1934, quelques semaines seulement après le lancement de la berline. Dès son lancement, le cabriolet Traction connaît une rapide notoriété en triomphant dans la plupart des concours d'élégance. Cette 11 BL Cabriolet a été acquise par son propriétaire actuel en 1976 alors qu'elle était remisée depuis longtemps. Bien que la date d'achat de l'auto ne laissât aucun doute sur son authenticité, nous avons entrepris la démarche de certification auprès de Citroën Héritage, qui nous a confirmé l'inscription de cette 11 BL au registre d'usine en tant que cabriolet, avec les numéros concordants relevés sur la voiture. L'auto est restée en l'état jusqu'en 1991, date à laquelle une restauration complète a été entreprise (dossier complet et factures). Régulièrement mais modérément utilisé depuis, ce cabriolet Traction se présente aujourd'hui en excellente condition, avec une patine typique d'une restauration ancienne.

Moteur 4 cyl en ligne, 1 911 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
Carburateur Solex
46 ch à 3 800 tr/min
Boîte manuelle à 3 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspensions AV et AR Barres de torsion
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 2 910 mm
Poids 1 060 kg



1951

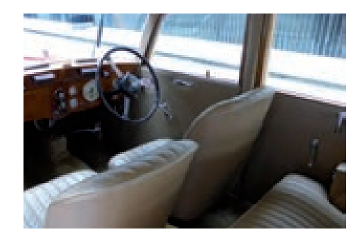
LEA-FRANCIS 14 HP ESTATE

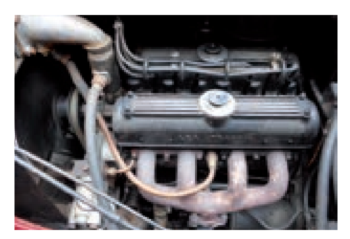
Châssis n° 8582 - Moteur n° 7785
51 829 miles au compteur

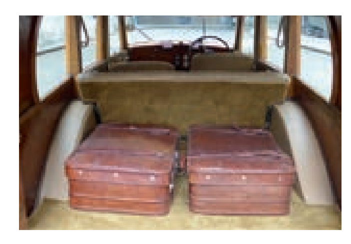
Lot 26

20 000 € - 30 000 €

Titre de circulation néerlandais







Produite de 1946 à 1953

916 exemplaires fabriqués

Freins hydrauliques

Moteur à culasse hémisphérique

Boîte synchronisée et conduite facile

Les Lea-Francis sont des automobiles peu courantes. En effet, la firme fondée en 1895 à Coventry se convertit à la production d'automobiles en 1903 et cessera ses activités en 1960 après une production d'environ 10 000 véhicules. Il est donc peu probable de croiser une autre 14 HP Estate sur votre route. Cette Lea-Francis mena en Angleterre une vie que l'on peut supposer calme au vu de son très bon état général et en particulier des bois de sa carrosserie, fort bien préservés. Il est vrai qu'elle séjourna longtemps au sein du Coventry Transport Museum (à partir de 1974 vraisemblablement) avant de rejoindre différentes collections européennes. C'est une auto de qualité, dont le style exotique et charmant est typique des productions britanniques d'après-guerre, équipée d'une mécanique techniquement très intéressante. Carrosserie Woody d'origine n°446 par APM à Coventry selon le type usine.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 767 cm^3
2 soupapes en V par cylindre,
2 AC latéraux
Carburateur SU
66 ch à 4 700 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis séparé en acier
Suspension AV Barre de torsion
Suspension AR Essieu rigide
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 2 819 mm
Poids 1 450 kg



1977

ASTON MARTIN AM V8 Automatic

Lot 27

Châssis n° V8/11623RCA - Moteur n° V5401623
1 884 km au compteur

50 000 € - 60 000 €

Carte grise française







L'AM V8 succède aux DBS V8 en 1972

967 Série 3 produites de 1973 à 1978

Carrosserie en aluminium formée à la main

Fin de la production des AM V8 en 1989

Cette Aston Martin V8 Série 3 fut livrée neuve au Royaume-Uni. La conduite est à droite et la boîte automatique à 3 rapports. La sellerie en cuir tan est d'origine et se trouve dans un bel état de présentation. La carrosserie en aluminium est en bon état et la peinture d'un élégant bleu métallisé a été refaite voilà plusieurs années. Les alignements sont satisfaisants. Une reprise de tôlerie sera nécessaire sous l'angle du feux arrière droit, du fait d'un petit choc. Mécaniquement, cette Aston qui sort d'une révision chez Courage Classic (facture), fonctionne très bien. Le V8, alimenté par 4 carburateurs Weber, offre un excellent agrément et des performances à l'avenant. Les opportunités d'acquérir une Aston Martin V8 en bon état d'origine dans des conditions raisonnables se font rares.

Moteur V8 à 90°, 5 341 cm^3
2 soupapes par cylindre, double ACT
4 carburateurs Weber
305 ch à 5 000 tr/min
Boîte automatique à 3 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu De Dion
Freins à disques sur les 4 roues
Empattement 2 610 mm
Poids 1 730 kg

Lot 28

10 000 € - 15 000 €

Carte grise française
de collection

FORD MUSTANG CONVERTIBLE V8 351



Châssis n° 3F03F225985
57 176 miles au compteur



11 853 cabriolets produits en 1973

Dernière évolution de la Mustang 1re génération

Nouveau V8 351 cu in

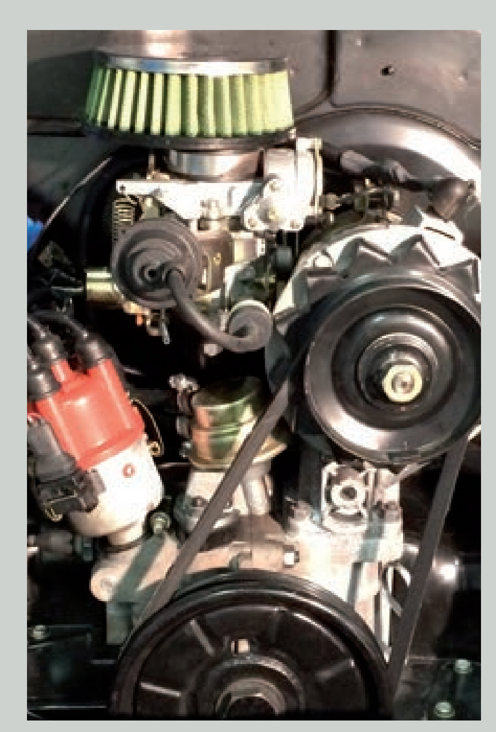
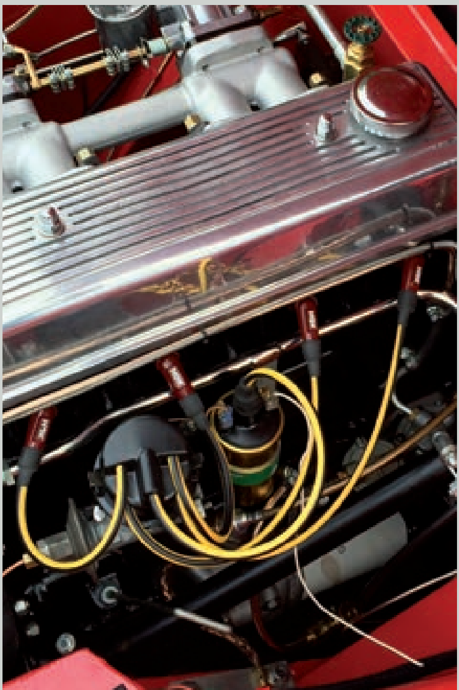
Douce et confortable

Moteur V8 à 90°, 351 cu in (5 766 cm^3)
2 soupapes par cylindre, AC central
Carburateur quadruple corps Motorcraft
246 ch SAE à 5 400 tr/min
Boîte automatique à 3 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu rigide
Freins AV Disques
Freins AR Tambours
Empattement 2 769 mm
Poids 1 649 kg

Cette Mustang V8 351 cabriolet fut livrée neuve aux USA à un certain Mr. Lynch, résidant à Houston, Texas, en mai 1973. Mais, et cela est moins courant, elle a passé l'essentiel de sa vie en France. En effet, elle a été importée chez nous durant l'été 1978, date à laquelle elle fut immatriculée 683 BMG 75. Elle a connu ensuite deux propriétaires qui en ont fait un usage très régulier, alors que l'actuel et dernier, qui la possède depuis 21 ans, ne s'en est servi que modérément. Cette Mustang se présente dans son strict état d'origine, hormis la peinture qui a été refaite en 1998. Elle est venue de Normandie par la route. Cependant il sera préférable de procéder à une révision courante et au remplacement de certains éléments de l'échappement. Le moteur et la boîte automatique fonctionnent bien, la capote et les vitres sont électriques. La sellerie d'origine en tissus anthracite et simili noir est en bon état de présentation. Un ticket d'entrée accessible dans l'univers des Mustang.

COLLECTION D'UN AMATEUR ALSACIEN

Lots 29 à 31




1980

VOLKSWAGEN 1303 LS CABRIOLET

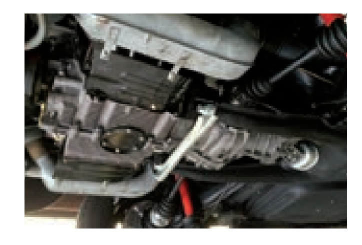
Lot 29

Châssis n° 1592041153 - Moteur n° AS151409X
11 535 km au compteur

26 000 € - 31 000 €
Carte grise française







VW 1303 produite de 1973 à 1980

Exemplaire issu de la dernière année de production

Meilleure version

Une 1303 LS cabriolet comme neuve

Vous ne rencontrerez pas souvent une VW Coccinelle Cabriolet ayant bénéficié d'un tel niveau de restauration. Celle-ci a été restaurée à budget ouvert pour un montant total de plus de 35 000 €, sans compter bien sûr, le coût d'acquisition. De surcroît, cette 1303 LS représente l'ultime évolution de la dernière génération de la longue saga des Coccinelle, au vu des freins à disques, de la direction à crémaillère et du moteur 1,6 L. C'est incontestablement la version la plus agréable à utiliser. L'auto est tout simplement dans un état stupéfiant, l'ensemble des éléments mécaniques étant neuf. L'intégralité de la sellerie d'origine, qui était en parfait état, a été judicieusement conservée. Tous les travaux réalisés sont justifiés par des factures figurant au dossier. Une auto au charme classique incontestable, d'un usage facile et agréable et d'un entretien aisé.

Moteur 4 cyl. à plat, 1 584 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC central
1 carburateur Solex 34
50 ch à 4 000 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Mac Pherson
Suspension AR Bras obliques
Freins AV Disques
Freins AR Tambours
Empattement 2 420 mm
Poids 940 kg



1959

TRIUMPH TR3 A

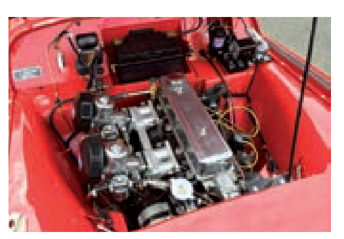
Châssis n° TS575491 - Moteur n° 302137
1 mile au compteur

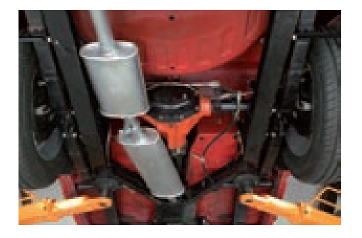
Lot 30

37 000 € - 42 000 €

Carte grise française de collection







58 236 TR3 A produites entre 1957 et 1962

Un niveau de restauration rarement vu sur une TR3

Un état de présentation équivalent au neuf

On ne présente plus la Triumph TR3. Celle-ci mérite néanmoins une attention particulière. Sortant d'une restauration intégrale menée sans limite de budget, elle se présente aujourd'hui dans une condition équivalente au neuf et avec une qualité de finition certainement supérieure à celle offerte par l'usine de Coventry à l'époque. Pour ce faire, la caisse a été séparée du châssis et toutes les pièces d'usure ont été remplacées par des éléments neufs. L'ensemble de la mécanique a bénéficié d'une réfection totale. L'intérieur a été entièrement regarni de cuir noir et quant aux instruments de bord, ils sont conformes et en parfait état. L'ensemble des factures correspondant aux travaux réalisés figure au dossier accompagnant l'auto. Proposée à une fraction de son prix de revient, cette magnifique TR3 représente une opportunité rare.

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 991 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs SU
100 ch à 5 000 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis séparé en acier
Suspension AV Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux
Suspension AR Essieu rigide, ressorts à lames
Freins AV Disques
Freins AR Tambours
Empattement 2 240 mm
Poids 955 kg



1956

JAGUAR XK 140 OTS SE

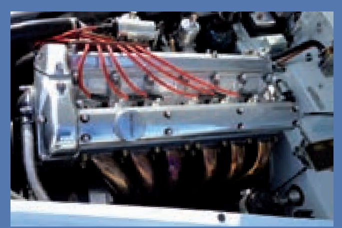
Châssis n° A812876DN - Moteur n° G9135-8
2 002 miles au compteur

Lot 31

160 000 € - 180 000 €

Carte grise française de collection



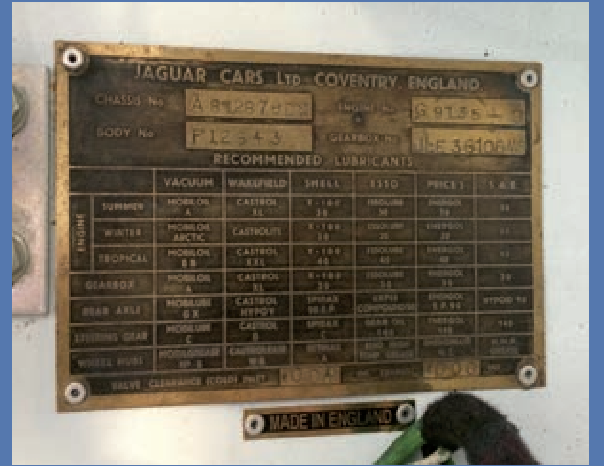




Produite de 1954 à 1957
3 350 roadsters fabriqués
Direction à crémaillère
Amortisseurs télescopiques

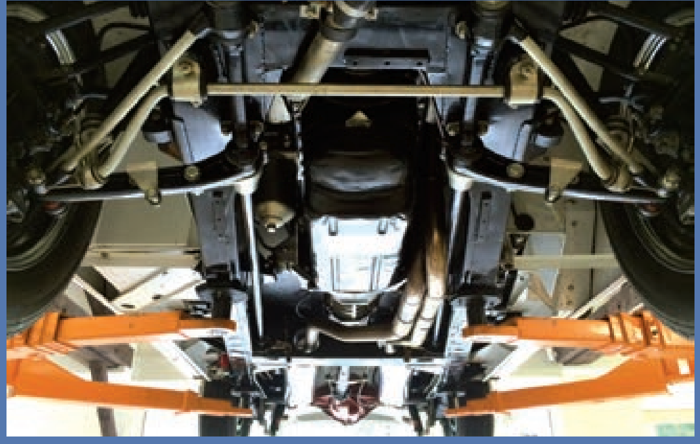
Qui a déjà mené une restauration complète sait combien elle peut être coûteuse mais surtout très longue. Cette magnifique Jaguar XK 140 Roadster a été restaurée intégralement et se présente dans un état équivalent au neuf. Le dossier des travaux effectués fait ressortir des achats de pièces pour un montant de 47 000 € et une dépense de 107 000 € en main d'œuvre, dont 32 000 € pour la seule carrosserie, soit un total de 154 000 €. Auxquels il faut ajouter le prix d'achat de la voiture. L'auto a parcouru 2 000 miles depuis cette restauration et est de ce fait rodée et au point. Il n'est pas si courant de rencontrer un Roadster XK 140 ayant bénéficié de soins de cette qualité. Cette XK 140 est une version Special Equipment équipée comme il se doit des roues fils, des phares antibrouillard et de la double ligne d'échappement.

Moteur 6 cyl. en ligne, 3 442 cm^3
2 soupapes par cylindre, Double ACT
2 carburateurs SU
210 ch à 5 750 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis séparé en acier
Suspension AV Barres de torsion
Suspension AR Essieu rigide
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 2 590 mm
Poids 1 325 kg


JAGUAR CARS LTD COVENTRY, ENGLAND.
CHASSIS No
BODY No
RECOMMENDED LUBRICANTS
VACUUM
WAKEFIELD
SHELL
ESSO
S.A.E.
SUMMER
WINTER
TROPICAL
ENGINE
GEARBOX
REAR AXLE
STEERING GEAR
WHEEL HUBS
MADE IN ENGLAND


G9135-8





1969

MGB GT MK II

Lot 32

Châssis n° GHD4U/162604G
45 019 miles au compteur

13 000 € - 15 000 €

Carte grise française de collection



Produite de 1965 à 1980 à 125 000 exemplaires

Agrément de conduite remarquable pour l'époque

Bon état de présentation et de fonctionnement

Moteur 4 cyl. en ligne, 1 798 cm³
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs SU
96 ch DIN à 5 400 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Essieu rigide
Freins AV Disques
Freins AR Tambours
Empattement 2 311 mm
Poids 1 048 kg

Présentée en 1962, la MGB propose une conception moderne pour cette catégorie d'automobiles, en offrant une structure monocoque en lieu et place du traditionnel châssis séparé encore utilisé sur les Triumph contemporaines. C'est aussi une des premières autos intégrant des zones d'absorption des chocs dans la conception de sa structure. La rigidité qui en résulte est gage d'un bon comportement routier, auquel s'ajoute l'agrément d'une direction à crémaillère douce et précise. Le Coupé GT est présenté en 1965, peu après l'apparition du moteur à 5 paliers. La boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés est introduite en 1968. L'immense majorité des MGB a été vendue aux États-Unis, ce qui est le cas de notre exemplaire de 1969. De teinte *Iris Blue* avec un intérieur en simili noir, cette MGB GT, en France depuis plusieurs années, est en très bon état de fonctionnement et de présentation et régulièrement utilisée par son propriétaire pour des rallyes touristiques.



1953

PORSCHE 356 PRÉ-A 1500 SUPER

Lot 33

Châssis n° 50192 - Moteur n° 713388
88 744 miles au compteur

135 000 € - 150 000 €
Titre de circulation belge







1 231 coupés pré-A fabriqués en 1953, dont 1 567 1500 Super

Certificat de conformité Porsche

Restauration de grande qualité

Parfait état de fonctionnement

Selon le certificat d'authenticité délivré par Porsche, cette rare 356 1500 Super, dont la production fut achevée le 13 février 1953, est l'un des 567 exemplaires fabriqués cette année-là. Elle fut vendue neuve aux États-Unis, dans l'État de l'Indiana et il se dit qu'elle serait la toute première Porsche à y avoir été livrée. Comme c'est le cas pour de nombreuses 356 pré-A, le fragile moteur d'origine a été perdu au cours de l'histoire de l'auto. Restaurée avec soin en 2007-2008 par le spécialiste californien Ted Blake Restoration, cette 356 a conservé tous les attributs spécifiques aux pré-A, tout en bénéficiant d'améliorations destinées à en rendre l'usage plus facile. Le moteur, réalésé à 1 720 cm^3, provient d'une 356 1600 C de 1964. La boîte est une Type 519 correcte (première génération de boîtes Porsche synchronisées). Les capots avant et arrière sont d'origine (numéros correspondants). La carrosserie et les soubassements sont en parfait état et exempts de toute corrosion. Lors de la restauration, des amortisseurs Koni rouges et un boîtier de

Moteur Flat 4, 1 488 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC latéral
2 carburateurs Solex
70 ch à 5 000 tr/min
Boîte manuelle à 4 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspensions AV et AR Barres de torsion
Freins à tambours sur les 4 roues
Empattement 2 100 mm
Poids 830 kg







direction ZF ont été installés. Le tableau de bord et ses instruments (Veigel, et Störk pour la température d'huile) sont conformes et en parfait état de fonctionnement. Une paire de baquets de Speedster et un volant en bois Derrington ont été montés. Le coffre contient l'ensemble de l'outillage de bord conforme ainsi que la jauge à essence constituée d'une règle en bois graduée ! Avant son retour en Europe, cette 356 1500 Super a été présentée avec succès, entre 2008 et 2010, dans plusieurs grands concours d'élégance aux États-Unis (Amelia Island, The Quail...). En résumé, il s'agit là d'une rare opportunité d'acquérir un exemplaire des toutes premières Porsche dans cette version 1500 Super particulièrement recherchée.

1968 FORD MUSTANG CONVERTIBLE V8 289 CODE C

Châssis n° 8503020500
67 487 miles au compteur

Lot 34

26 000 € - 30 000 €

Carte grise française de collection



25 376 cabriolets produits en 1968

Nombreuses options d'époque

Exemplaire conforme à sa définition d'origine

Bel état de présentation et de fonctionnement

La Mustang était proposée avec une liste d'options presque infinie, permettant de configurer son auto selon ses goûts, ses envies ou ses moyens. Ainsi, des autos d'apparences similaires peuvent s'avérer très différentes à l'usage, selon les moteurs et les équipements choisis. Le cabriolet 68 que nous vous présentons, propose une définition orientée vers le luxe et le confort d'utilisation. Ainsi ont été retenus entre autres : la peinture métallisée (Lime Gold), le V8 289 associé à la boîte automatique, la direction assistée, les freins à disques assistés, la capote à commande électrique, la climatisation, l'intérieur Luxury avec console et radio et les ceintures de sécurité aux quatre places. Ce cabriolet Mustang, en très bon état de présentation et de fonctionnement, a été importé des États-Unis par un professionnel de la Sarthe. L'auto est mécaniquement conforme à sa définition d'origine. La peinture, de qualité, a été refaite récemment. L'intérieur est dans un bel état de présentation, même si quelques détails pourraient être améliorés par un amateur exigeant. En conclusion, une belle Mustang cabriolet, facile à conduire, adaptée à une utilisation polyvalente.

Moteur V8 à 90°, 289 cu in (4 727 cm^3)
2 soupapes par cylindre, AC central
Carburateur double corps Autolite
195 ch SAE à 4 600 tr/min
Boîte automatique à 3 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux
Suspension AR Essieu rigide
Freins AV Disques
Freins AR Tambours
Empattement 2 743 mm
Poids 1 421 kg



1985

BMW M635 CSi

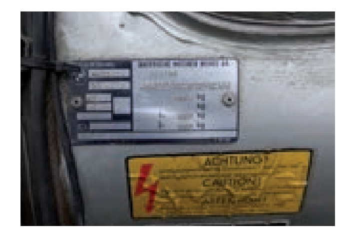
Lot 35

Châssis n° WBAEE310201050266 - Moteur n° 13086719
16 548 km au compteur

20 000 € - 25 000 €
Carte grise française







4 083 M635 CSi produites de 1983 à 1989

Moteur de la BMW M1

Très performante

Construction de qualité

Provenant d'une importante collection réunissant entre autre de nombreuses BMW, la M635 CSi que nous vous proposons est une auto de la première génération, d'origine, et en bon état général. La carrosserie et les portières en particulier sont très bien alignées. Notons que les extensions d'ailes ne sont pas présentes sur cet exemplaire. La sellerie en cuir noir présente particulièrement bien. Le 6 cylindres M88 à 24 soupapes tourne parfaitement suite à une remise en route et une révision chez Courage Classic (factures disponibles). Nous n'avons cependant pas de carnet ni d'historique concernant cette auto ni d'information sur le kilométrage, le compteur ayant été vraisemblablement remplacé. De par son moteur fantastique et son état général cohérent cette M635 CSi est très agréable à conduire. Un grand classique en devenir.

Moteur 6 cyl. en ligne, 3 453 cm^3
4 soupapes par cylindre, 2 ACT
Injection Bosch Motronic
286 ch DIN à 6 500 tr/min
Boîte manuelle M-Power à 5 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspension AV Mac Pherson
Suspension AR Bras obliques
Freins à disques ventilés sur les 4 roues, ABS
Empattement 2 625 mm
Poids 1 430 kg

Lot 36

15 000 € - 20 000 €

Carte grise française

FERRARI 456 GT

1993

Châssis n° ZFFSD44B000096741
111 467 km au compteur



1 936 Ferrari 456 GT produites de 1993 à 1997

Un tempérament à la fois endiablé et mondain

Une auto d'une grande facilité de conduite, parfaitement utilisable au quotidien

Moteur V12 à 65°, 5 474 cm^3
4 soupapes par cylindre, 2 ACT
Gestion intégrale Bosch Motronic
442 ch DIN à 6 250 tr/min
Boîte manuelle à 6 rapports
Châssis monocoque en acier
Suspensions AV et AR Triangles superposés, barre stabilisatrice
Disques ventilés sur les 4 roues
Empattement 2 600 mm
Poids 1 790 kg

Présentée en septembre 1992, la 456 GT succède à la 412 et entretient la tradition des coupés 2+2 à moteur V12. En y apportant toutefois une dimension nouvelle : pour la première fois, les performances du coupé 4 places sont quasi équivalentes à celles de la berlinette (à l'époque la 512 TR). Avec 309 km/h en vitesse de pointe et 23,6 s au 1 000 m départ arrêté, nous sommes en présence du moyen le plus rapide de l'époque pour transporter 4 personnes et leurs bagage et, il faut le souligner, avec une facilité de conduite nouvelle pour une Ferrari. L'exemplaire présenté, livré neuf en novembre 1993 par la concession Ferrari Auto-Neuser de Nüremberg, offre la particularité d'avoir appartenu ces dernières années à un célèbre sculpteur animalier français. Il a fait l'objet d'une utilisation très régulière. Sa présentation n'est donc pas irréprochable et certains détails pourront être améliorés. L'entretien a été correctement suivi par le passé et de nombreuses factures ainsi que le carnet attestent des réparations effectuées. Il ressort de l'étude du dossier qu'il sera préférable de procéder à un changement des courroies de distribution prochainement.

1968 BENTLEY T

Lot 37

Châssis n° SBX3829 - Moteur n° 3829
35 610 km au compteur

3 000 € - 6 000 €

Immatriculation française, sans carte grise



1 703 T1 produites de 1965 à 1977

1re Bentley monocoque

Hydraulique sous licence Citroën

Discrète et élégante

Plus rare et chic qu'une Rolls-Royce

Moteur V8 à 90°, 6 231 cm^3
2 soupapes par cylindre, AC central
2 carburateurs SU
Env. 190 ch à 4 500 tr/min
Boîte automatique à 4 rapports
Châssis monocoque en acier et aluminium
Suspension AV Triangles superposés
Suspension AR Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux
Freins à disques sur les 4 roues
Empattement 3 035 mm
Poids 2 103 kg

Il est peu courant de trouver une Bentley T de première main portant son immatriculation d'origine et livrée neuve en France. Son unique propriétaire l'a utilisée régulièrement jusqu'en 1999, parcourant 135 610 km. Régulièrement entretenue, elle était alors en parfait état. Après le décès de son propriétaire, cette Bentley est restée à l'abri quelques années puis, par erreur, s'est trouvée être stationnée en extérieur à partir de 2006.
C'est donc une auto à restaurer que nous proposons à la vente, pourvue de ses clés, manuel et carnet ainsi qu'une copie de la carte grise originale qui permettra de mener les démarches auprès de la FFVE pour obtenir une carte grise de collection. Le moteur n'a pas été redémarré. Les cuirs et le tableau de bord sont en revanche dans un état remarquable. L'outillage de bord ainsi que le manuel d'utilisation et le carnet d'entretien accompagnent l'auto. Les teintes discrètes sont typiques des Bentley livrées à l'époque en France.

Conditions de vente

La Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr est une société de ventes volontaires régie par la loi du 20 juillet 2011. La Maison de Ventes agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.
Les ventes aux enchères organisées par la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr sont soumises aux présentes conditions :

Les biens mis en vente
Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les automobiles pouvant les intéresser lors des expositions organisées avant les enchères par la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr
Des rapports d'état peuvent être communiqués à titre indicatif et gracieux sur simple demande, par courrier, téléphone ou courrier électronique. Ceux-ci sont fonction des connaissances à la date de la vente et toute erreur ou omission ne saurait entraîner la responsabilité de la Maison de Ventes. Les mentions figurant au catalogue sont établies par la Maison de Ventes et le spécialiste qui l'assiste le cas échéant, sous réserve des notifications et des rectifications annoncées au moment de la présentation du lot et portées au procès-verbal de la vente. Les caractéristiques techniques et les estimations ne sont donnés qu'à titre indicatif.
L'absence de mention d'état au catalogue n'implique nullement que l'automobile soit en parfait état de conservation ou exempt de restauration et réparations.
Les biens sont vendus dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente. Aucune réclamation ne sera admise une fois l'adjudication prononcée, l'exposition préalable ayant permis l'examen du véhicule. Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur.
En cas de retrait d'un objet avant la vente par un déposant et après la parution du catalogue ou, en cas de modification du prix de réserve rendant impossible la mise en vente immédiate de l'objet, le vendeur sera tenu de verser à la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr à titre de dédommagement les honoraires acheteur et vendeur calculés sur la base de l'estimation médiane indiquée au catalogue. La remise de l'objet retiré de la vente sera suspendue au réglement desdits honoraires. En l'absence de réglement, l'objet sera à nouveau présenté à la vente selon les termes de la réquisition de vente initiale.

Enchères
Les enchères suivent l'ordre des numéros du catalogue.
Les enchérisseurs sont invités à se faire connaître auprès de la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr avant la vente afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.
Le mode usuel pour enchérir consiste à être présent dans la salle.
Toutefois, tout enchérisseur qui souhaite faire un ordre d'achat par écrit ou enchérir par téléphone peut utiliser le formulaire prévu à cet effet en fin du catalogue de vente ou sur le site www.cornette.auction.fr. Ce formulaire doit parvenir à la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr accompagné d'un relevé d'identité bancaire ou des coordonnées bancaires au moins deux jours avant la vente.
La Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr se charge gracieusement des enchères par téléphone ainsi que des ordres d'achat. Dans tous les cas, la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr ne pourra être tenue pour responsable d'un problème de liaison téléphonique ainsi que d'une erreur ou d'une omission dans l'exécution des ordres reçus.
Dans l'hypothèse de deux ordres d'achat identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui aura la préférence. En cas d'enchères dans la salle pour un montant équivalent à un ordre d'achat, l'enchérisseur présent aura la priorité.
Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par le commissaire-priseur, le lot sera remis en vente, toutes les personnes présentes pouvant concourir à la deuxième mise en adjudication.

Paiement
La vente est faite au comptant et conduite en euros.
Le paiement doit être effectué immédiatement après la vente. Dans l'hypothèse où l'adjudicataire n'a pas fait connaître ses données personnelles avant la vente, il devra justifier de son identité et de ses références bancaires.
Les acquéreurs paieront en sus de l'adjudication, les frais et taxes suivants : 18 % TTC soit 15 % HT.
Pour les lots en provenance d'un pays tiers à l'Union Européenne, il conviendra d'ajouter la TVA à l'import soit :
Pour les lots dont les numéros sont précédés du signe : * une TVA supplémentaire de 5,5 % du prix d'adjudication.
Pour les lots dont les numéros sont précédés du signe : ** une TVA supplémentaire de 20 % du prix d'adjudication.
L'adjudicataire pourra s'acquitter du paiement par les moyens suivants :
- en espèces dans la limite de la législation en vigueur.
- par virement bancaire.
- par chèque avec présentation obligatoire d'une pièce d'identité. Les chèques tirés sur une banque étrangère ne sont autorisés qu'après l'accord préalable de la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr. Il est conseillé aux acheteurs de fournir une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat.
- par carte bancaire : sauf American Express.

Défaut de paiement
À défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec avis de réception. À défaut de paiement de la somme due à l'expiration du délai d'un mois après cette mise en demeure, il sera perçu sur l'acquéreur et pour prise en charge des frais de recouvrement un honoraire complémentaire de 10 % du prix d'adjudication, avec un minimum de 250 euros.
L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages et intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire, et ne préjuge pas de l'éventuelle mise en œuvre de la procédure de folle enchère régie par l'article L 321-14 du Code de Commerce.
Dans le cadre de la procédure de folle enchère, la Maison de Ventes se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère, s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.
La Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr se réserve la possibilité de procéder à toute compensation avec les sommes dues à l'adjudicataire défaillant. De même, la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui n'aura pas respecté les présentes conditions de vente.

La Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr est adhérente au Registre central de prévention des impayés des Commissaires-priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription.Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du SYMEV 15 rue Freycinet 75016 Paris.

Retrait des achats
Aucun véhicule ne sera remis aux acquéreurs avant acquittement de l'intégralité des sommes dues.
En cas de paiement par chèque non certifié ou par virement, la délivrance du véhicule pourra être différée jusqu'à l'encaissement.
Dès l'adjudication, les voitures sont placés sous l'entière responsabilité de l'acquéreur. Pour l'enlèvement des automobiles, il est conseillé de contacter préalablement la Maison de Ventes Cornette de Saint Cyr au 01 47 27 11 24. Après un délai de dix jours de remisage gracieux, ce dernier sera facturé au tarif de 20 € HT par jour et par voiture. Toute semaine commencée est réputée due.
Les frais de transport (150 € HT par voiture) et de remisage sont à la charge de l'acheteur et lui seront facturés directement au tarif en vigueur. Le remisage des véhicules n'engage pas la responsabilité de la Maison de Ventes.

Exportation
En cas d'exportation d'un véhicule en dehors de la Communauté européenne, il convient à l'acheteur de prendre tous les renseignements nécessaires, avant la vente, auprès des autorités compétentes.
La Maison de ventes ne peut être tenue pour responsable des délais ou des éventuels refus de délivrance d'un certificat d'immatriculation par le pays de destination.

Compétence législative et juridictionnelle
Les présentes conditions de vente sont régies par le droit français. Toute contestation relative à leur existence, leur validité et leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris.

Résultats des ventes sur le site internet www.cornette-saintcyr.com ou sur demande au 01 47 27 11 24.

Conditions of sale

The Auction House Cornette de Saint Cyr is a voluntary sales company governed by the law of 20 July 2011. The Auction House acts as agent for the seller who enters into a sale contract with the purchaser.
The auction sales organised by the Auction House Cornette de Saint Cyr are hereby subject to the following conditions of sale:

Goods put up for sale

Potential purchasers are invited to examine the cars that might be of interest to them during the exhibitions which are organised by the Auction House Cornette de Saint Cyr before the auctions.
Condition reports may be requested from the Auction House by letter, telephone or electronic mail. They will be sent free of charge but are to be used for information only. The reports will include the specifications known to the Auction House at the date of the sale and the latter will not accept any responsibility for errors or omissions.
The descriptions to be found in the catalogue are drawn up by the Auction House and where applicable by the specialist who assists the former, subject to notices and corrections given when the lot is presented and included in the bill of sale.
Specifications and estimates are given for information purposes only. The new car registration is only the responsibility of the buyer.
The lack of information on the condition of the vehicles in the catalogue will by no means imply that the car is in a perfect state of preservation or free from restoration.
The cars are sold in the state they are found at the time of sale. As the prior exhibition has enabled potential purchasers to examine the object, no claim will be accepted once the hammer has gone down.
In the event of a withdrawal of an article prior to the sale by a depositor and after the publication of the catalogue or, in the event of a modification to the minimum price rendering it impossible to put the article up for sale immediately, the seller will be obliged to pay the purchaser and seller fees calculated on the basis of the median estimate stipulated in the catalogue to the Auction House Cornette de Saint Cyr by way of compensation.
The article which has been withdrawn will not be returned to the seller until the aforementioned fees are paid. If no payment is forthcoming, the article will be put up for sale once again in line with the terms of the initial sale requisition.

Auction sales

The auction sales are carried out in the order of the catalogue numbers. The bidders are invited to make themselves known to the Auction House Cornette de Saint Cyr before the sale to ensure that their personal details are recorded beforehand.
Bidders are generally present in the room.
However, any bidder who would like to place an absentee bid in writing or bid by telephone may use the form, intended for this purpose, to be found at the end of the sale catalogue or on the website www.cornette.auction.fr. The form should be sent to the Auction House Cornette de Saint Cyr together with a bank identification slip [RIB in France] or bank details at least two days before the sale.
The Auction House Cornette de Saint Cyr will deal with auction sales by telephone and absentee bids free of charge. In all cases, the Auction House Cornette de Saint Cyr cannot be held responsible for a problem with the telephone link along with an error or omission in the execution of the absentee bids received.
In the event of two identical absentee bids, preference will be given to the earliest absentee bid. The bidder who is present in the room shall have priority over an absentee bid should the two bids be of equivalent amounts. The successful bidder will be deemed to be the individual who has made the highest bid. In the event of a double bid which is confirmed as such by the auctioneer, the lot will be put up for sale again and any or all persons present will have the right to take part in the second sale by auction.

Payment

Payment must be paid immediately after the sale in euros. In the event that the successful bidder has not given their personal information before the sale, they will be required to provide proof of identity and bank details.
In addition to the hammer price, purchasers will be required to pay the following costs and taxes: **18% incl. VAT or 15% excl. VAT.**
For lots from countries outside the European Union, import tax will be added as follows :
For lots with numbers preceded by the sign: * additional tax of 5,5 % of the hammer price.
For lots with numbers preceded by the sign: ** additional tax of 20% of the hammer price.

The successful bidder may pay using one of the following methods:
- in cash within the limits of the legislation in force.
- by bank transfer.
- by cheque, with the presentation of identity papers being compulsory. Cheques drawn on a foreign bank will only be accepted provided prior consent is obtained from the Auction House Cornette de Saint Cyr. Purchasers are advised to provide a letter of credit from their bank for an amount which is close to their intended purchase figure.
- by bank card except American Express.

Failure to pay

In the event of failure to pay the hammer price and fees, formal notice will be sent to the purchaser by registered letter with acknowledgement of receipt.
In the event of failure to pay at the end of the deadline of one month after the sending of the formal notice, the purchaser will be required to pay an additional fee of 10 % of the hammer price, with a minimum of 250 euros, to cover collection costs.
This clause being applied will not hinder the awarding of damages and costs for the legal proceedings which will be required, and does not exclude the article being put up for sale again in a new auction [French procedure called «folle enchère» – "a crazy bid"] which is governed by article L 321 -14 of the Commercial Code.
Within the framework of the folle enchère procedure, the Auction House hereby reserves the right to claim the payment of the difference belween the initial hammer price and the subsequent hammer price obtained from "the folle enchère" procedure, if this last is lower, together with the costs incurred due to the second Auction sale from the defaulting successful bidder.
The Auction House Cornette de Saint Cyr hereby reserves the right to offset against the amounts owed to the defaulting successful bidder. Furthermore, the Auction House Cornette de Saint Cyr hereby reserves the right to exclude any or all successful bidder who has not complied with these conditions of sale from its future auction sales.
The Auction House Cornette de Saint Cyr is member of the Central Registry for auctioneers for the prevention of outstanding invoices of the auctioneers where a default in payment can be inscribed.
The debtor can access, modify or make an opposition for a legitimate reason before the SYMEV at the following address : 15 rue Freycinet 75016 Paris.

Collection of purchases

No lot will be handed over to the purchasers before all of the amounts owed are settled.
In the event of payment with a non-certified cheque or by bank transfer, delivery of the articles may be differed until receipt of the amounts owed. As soon as the auction sale is concluded, the articles will be placed under the purchaser's full responsibility.
With regard to the collection of lots which have not been taken on the date of the sale, you are advised to contact the Auction House Cornette de Saint Cyr prior to collection on +33 (0)1 47 27 11 24.
An appointment can be made to collect small paintings and objects of art at 46 avenue Kléber, 75116 Paris, from Monday to Friday from 9.00 a.m. to 1.00 p.m. and from 2.00 p.m. to 6.00 p.m. (5.00 p.m. on Fridays). Ten days of free storage is offered. Thereafter, the storage will be invoiced at 20 euros inclusive of tax per day and per car. If the car is collected after the beginning of the week payment for a full week will be requested.
Transport (150 euros excl. VAT per vehicle) and storage costs are to be paid by the purchaser. The Auction House will not be responsible for the storage of cars.
Transport of the lots is to be carried out at the successful bidder's expense and under their full responsibility.

Export

To export a car outside the European Community, the buyer must inspect all the necessary information, before the sale, with the competent authorities.
The Auction House is not responsible for the delay or the refusal of the registration in the destination country.

Governing law and jurisdiction

These conditions of sale are governed by French law. Any or all dispute relating to the wording, validity and performance will be settled by the court or competent jurisdiction in Paris.

Hammer prices can be found on the internet site www.cornette-saintcyr.com or upon request at the following telephone number +33 (0) 1 47 27 11 24.

CORNETTE de SAINT CYR

MAISON DE VENTES

46, avenue Kléber, 75116 Paris . **Tél.** +33 1 47 27 11 24 . **www**.cornette-saintcyr.com - Agrément n° 2002-364

Commissaires-priseurs habilités

Pierre Cornette de Saint Cyr
pcsc@cornette-saintcyr.com

Bertrand Cornette de Saint Cyr
bcsc@cornette-saintcyr.com

Arnaud Cornette de Saint Cyr
acsc@cornette-saintcyr.com

Départements

ART CONTEMPORAIN
Stéphane Correard, Spécialiste - Directeur
s.correard@cornette-saintcyr.com
Sabine Cornette de Saint Cyr, Spécialiste
s.cornettedesaintcyr@cornette-saintcyr.com
Francesca Napoli, Administratrice de vente
f.napoli@cornette-saintcyr.com
ART URBAIN CONTEMPORAIN
Maurice Grinbaum - David Maquis Art, Consultants
street-art@cornette-saintcyr.com
Francesca Napoli, Administratrice de vente
f.napoli@cornette-saintcyr.com

ART MODERNE
Charlotte de la Boulaye, Directrice
c.delaboulaye@cornette-saintcyr.com
Dorothée Ferté, Chargée du développement
d.ferte@cornette-saintcyr.com
Charline Roullier, Administratrice de vente
c.roullier@cornette-saintcyr.com
ESTAMPES & MULTIPLES
Dorothée Ferté, Directrice du département
d.ferte@cornette-saintcyr.com
Léa Courage, Administratrice de vente
l.courage@cornette-saintcyr.com

ART NOUVEAU - ART DÉCO - DESIGN
Marie-Cécile Michel, Spécialiste - Directrice
mc.michel@cornette-saintcyr.com

BIJOUX ET MONTRES
Tifenn Bouric, Directrice
t.bouric@cornette-saintcyr.com
Charline Roullier, Administratrice de vente
c.roullier@cornette-saintcyr.com

VENTES PRIVÉES
Zoé van der Schueren, Directrice
z.vanderschueren@cornette-saintcyr.com

MOBILIER, OBJETS ET TABLEAUX ANCIENS
Bertrand Cornette de Saint Cyr, Spécialiste - Directeur
bcsc@cornette-saintcyr.com
Tifenn Bouric, Coordinatrice du département
t.bouric@cornette-saintcyr.com
Charline Roullier, Administratrice de vente
c.roullier@cornette-saintcyr.com

LIVRES, AUTOGRAPHES ET BANDES DESSINÉES
Marie Meggle, Spécialiste – Directrice
m.meggle@cornette-saintcyr.com
Emmanuel Lhermitte, Expert Livres
Thierry Bodin, Expert Autographes
François Meyniel, Expert Bandes dessinées
Léa Courage, Administratrice de vente
l.courage@cornette-saintcyr.com

HAUTE COUTURE
D. Chombert et **F. Sternbach**, Experts
haute-couture@cornette-saintcyr.com
Léa Courage, Administratrice de vente
l.courage@cornette-saintcyr.com

AUTOMOBILES
Olivier de Lapeyriere, Directeur
o.delapeyriere@cornette-saintcyr.com
Nicolas Philippe, Spécialiste
n.philippe@cornette-saintcyr.com

VINS ET SPIRITUEUX
Olivier de Lapeyriere, Spécialiste – Directeur
o.delapeyriere@cornette-saintcyr.com
Messieurs de Clouet, Experts

HISTOIRE NATURELLE ET TAXIDERMIE
Olivier de Lapeyriere, Spécialiste – Directeur
courtartexpertises75@gmail.com
Léa Courage, Administratrice de vente
l.courage@cornette-saintcyr.com

ARTS PREMIERS ET ARTS D'ASIE
Marie-Catherine Daffos et
Jean-Luc Estournel, Experts
daffos-estournel@aaoarts.com

Assistant des départements
Pierre-Alexis Charriot
pa.charriot@cornette-saintcyr.com

Comptabilité - gestion
Béatrice Montchamp
b.montchamp@cornette-saintcyr.com

Comptabilité des ventes
Léa Courage, Administratrice de vente
l.courage@cornette-saintcyr.com

Francesca Napoli, Administratrice de vente
f.napoli@cornette-saintcyr.com
Charline Roullier, Administratrice de vente
c.roullier@cornette-saintcyr.com

Relations clients
Anne-Cécile Avisse
ac.avisse@cornette-saintcyr.com

Service juridique
Marylène Dinelli-Graziani
m.dinelli@cornette-saintcyr.com

Correspondants
BELGIQUE, PAYS-BAS, LUXEMBOURG :
Réginald Thiry
16, rue du Culot - 1380 Lasne
Tél. +32 475 695 584
reginaldthiry@yahoo.fr

ITALIE :
Alessandra de Bigontina
Via Plinio, 16 - 20129 Milan
Tél. +39 347 85 28 996
ale.debig@tiscali.it

REGION NORD-OUEST :
Grégoire Courtois
35, rue du Maréchal Leclerc - 35800 Dinard
Tél. +33 6 61 23 34 12
gregoire@dinart.fr

CORNETTE de SAINT CYR

MAISON DE VENTES

☐ **ordre d'achat /** *absentee bid form*

☐ **enchère par téléphone /** *telephone bid*

Automobiles

Vente du Samedi 11 Octobre / *Auction Saturday 11th October* **Espace Cardin - 1, avenue Gabriel - 75008 Paris**

NOM ET PRÉNOM (en lettres capitales)
SURNAME AND NAME (block letters)

ADRESSE
ADDRESS

CODE POSTAL
ZIP CODE

VILLE
TOWN

PAYS
COUNTRY

TEL. DOMICILE
HOME PHONE

TEL. BUREAU
OFFICE PHONE

TEL. MOBILE
CELL PHONE

FAX

EMAIL

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en EURO, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (Frais en sus des enchères indiquées). / *I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in the catalogue and agree to abide by them. I grant you permission to purchase on my behalf the following items up to the limits indicated in EURO. (These limits do not include buyer's premium and taxes).*

Références bancaires obligatoires : (veuillez joindre un R.I.B. et renvoyer la page dûment remplie). / *Required bank references: (please include your bank details/IBAN and send with the following completed form) :*

Lot n°	Description du lot	Limite en Euro

La Maison de Ventes n'étant pas responsable de l'acheminement du courrier postal ou électronique, merci de vous assurer que votre ordre d'achat nous est correctement parvenu.
The auction house is not responsable for the reception of postal or electronic mail. Please ensure that your bid form has been correctly forwarded to us before the auction.

à renvoyer à / *please fax to* **: + 33 (0) 1 45 53 45 24**

signature obligatoire / *required signature* **:**

CORNETTE de SAINT CYR

Automobiles

CORNETTE de SAINT CYR

46, avenue Kléber – 75116 Paris
Tel. + 33 1 47 27 11 24
www.cornette-saintcyr.com

